

Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi MV Gloucester Express pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan

Dwi Sandy Prayuda^{1*}, Suparman², Dina Rispianti³

¹⁻³Prodi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

*Penulis korespondensi: dwisandi8920@gmail.com

Abstract. *This study aims to analyze in-depth the process of handling special livestock cargo agency for cattle on the MV Gloucester Express ship, as well as to identify the efforts and coordination carried out with relevant agencies to ensure the efficiency and effectiveness of services while the ship is in the unloading port. The research method used is descriptive qualitative. Data was collected through field research with participatory observation techniques during the fieldwork period at PT. Bahari Eka Nusantara, supported by library research to strengthen the theoretical foundation regarding ship agency management and special cargo regulations. The research findings show that the process of handling special livestock cargo agency at PT. Bahari Eka Nusantara is well-structured, involving the preparation of detailed supporting documents, starting from the ship's arrival report to its departure. The efficiency of the service heavily relies on tight coordination with port authorities (KSOP and Animal Quarantine) and compliance with applicable technical policies. However, technical obstacles were found, such as the unpreparedness of cargo documents from the shipper and coordination issues during docking. Improvement efforts are being made through enhanced digital communication and accelerated document validation before the ship's arrival to minimize waiting time at the port.*

Keywords: *Belawan Port; Management; Sea Transportation; Ship Agency; Special Cargo*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam alur pengurusan keagenan muatan khusus ternak sapi pada kapal MV Gloucester Express serta mengidentifikasi upaya dan koordinasi yang dilakukan dengan instansi terkait guna memastikan efisiensi dan efektivitas pelayanan selama kapal berada di pelabuhan bongkar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Data dikumpulkan melalui Penelitian Lapangan (*Field Research*) dengan teknik observasi partisipatif selama masa praktik kerja lapangan di PT. Bahari Eka Nusantara, serta didukung oleh Penelitian Pustaka (*Library Research*) untuk memperkuat landasan teori mengenai manajemen keagenan kapal dan regulasi muatan khusus. Temuan penelitian menunjukkan bahwa alur pengurusan keagenan muatan khusus ternak sapi di PT. Bahari Eka Nusantara telah terstruktur dengan melibatkan penyiapan dokumen pendukung yang detail, mulai dari laporan kedatangan kapal hingga keberangkatan. Efisiensi pelayanan sangat bergantung pada koordinasi yang ketat dengan instansi pelabuhan (KSOP dan Karantina Hewan) serta kepatuhan terhadap kebijakan teknis yang berlaku. Namun, masih ditemukan kendala teknis seperti ketidaksiapan dokumen muatan dari pihak shipper dan gangguan koordinasi waktu sandar. Upaya perbaikan dilakukan melalui peningkatan komunikasi digital dan percepatan validasi dokumen sebelum kapal tiba untuk meminimalkan waktu tunggu di pelabuhan.

Kata Kunci: Keagenan Kapal; Manajemen; Muatan Khusus; Pelabuhan Belawan; Transportasi Laut

1. LATAR BELAKANG

Indonesia menjadi negara pengimpor terbesar sapi hidup di Australia. Indonesia telah mendatangkan sebanyak 25.097 ekor sapi impor indukan asal Australia hingga Juli 2025. Total realisasi itu merupakan bagian dari target pemerintah mendatangkan sapi indukan sekitar 150.000-200.000 ekor tahun ini guna mendukung program percepatan produksi susu dan daging nasional. Direktur Jenderal Peternakan dan Kesehatan Hewan Kementerian Pertanian (Kementan) Agung Suganda menyampaikan, total realisasi 25.097 ekor itu didatangkan oleh sekitar 100 perusahaan swasta yang telah menyatakan komitmennya untuk mendatangkan sapi indukan ke Indonesia.

Pada dasarnya Indonesia merupakan negara yang penting bagi Australia. Sebab secara geografis kedua negara tersebut berdekatan. Selain itu, Indonesia merupakan salah satu negara yang berperan penting dalam ASEAN sehingga dapat menjembatani hubungan perdagangan. Australia salah satunya negara yang tergambar dalam buku putih urusan luar negeri dan pertahanan tahun 1997 dan hal tersebut merupakan cerminan penting bagi Indonesia. Buku tersebut menegaskan bahwa hubungan Indonesia Australia selalu penting. Semakin bertambahnya kebutuhan suatu negara, ampir tidak satupun negara mampu memenuhi sendiri kebutuhannya.

2. KAJIAN TEORITIS

Pengertian Agen

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) agen yaitu orang atau perusahaan perantara yang mengusahakan penjualan bagi perusahaan lain atas nama pengusaha perwakilan yang memberikan jasa layanan atau menutup perjanjian asuransi dengan ketentuan yang ada.

Pengertian Keagenan Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Bab II Pasal 2 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal maka disebutkan bahwa keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan / atau perusahaan angkutan laut asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional dan / atau perusahaan angkutan laut asing selama berada di Indonesia.

Pengertian Pelabuhan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor :PM 129 Tahun 2016, Bab I Pasal I Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang. dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Pengertian Clearance in

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154 Tahun 2015 Bab I Pasal 1 Yaitu surat persetujuan kapal masuk (SPM) yang diterbitkan oleh syahbandar dalam bentuk dokumen bahwa kapal secara teknis telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib untuk memasuki pelabuhan.

Pengertian Clearance out

Yaitu secara umum merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal *port clearance* atau surat persetujuan berlayar. Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar terhadap setiap kapal yang berlayar.

Perencanaan Pelabuhan

Kramadibroto, S, 2019, sebelum dilakukannya pembangunan pelabuhan umum harus dilakukan survei dan studi untuk mengetahui volume perdagangan baik pada saat pembangunan maupun di masa mendatang yang dapat diantisipasi dari daerah di sekitarnya, *volume* berguna untuk menentukan layak tidaknya pelabuhan tersebut dibangun, dan untuk menentukan ukuran pelabuhan.

Muatan Barang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Bab I Pasal 1 Yaitu Kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke Kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receving/delivery*.

3. METODE PENELITIAN

Metode Lapangan (Field Research)

Yaitu suatu tinjauan bagi penulis yang dilakukan secara langsung di lapangan atau penelitian dengan fakta yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dengan Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi MV. Gloucester Express Pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan, di lokasi penelitian yang di dalamnya peneliti langsung turun kelapangan dan mengobservasi yaitu melihat, memperhatikan dan mengamati perilaku subjek, peneliti juga mencatat perilaku – perilaku yang relvan dengan tema penelitian.

Metode Studi Pustaka (Library Research)

Suatu metode penelitian dengan cara mengumpulkan data atau keterangan-keterangan dengan cara membaca buku-buku dan dasar yang tersedia di perpustakaan dan tulisan-tulisan ilmiah yang berhubungan dengan penulisan malakah ini. Salah satu hal yang perlu dilakukan dalam persiapan penelitian adalah pemanfaatan sumber informasi yang terdapat di perpustakaan dan jasa informasi yang tersedia. Pemanfaatan ini diperlukan baik untuk penelitian lapangan maupun penelitian bahan dokumentasi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi MV Gloucester Express Pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan

Proses keagenan impor ternak sapi di Indonesia melibatkan beberapa tahapan dan persyaratan yang ketat, terutama terkait dengan kesehatan hewan dan pemenuhan kebutuhan pasar. Pemerintah Indonesia mendorong *impor* sapi hidup untuk memenuhi kebutuhan daging dan susu *nasional*, serta mendukung program ketahanan pangan.

Sebelum Kedatangan Kapal

Sebelum kedatangan kapal berdasarkan observasi dilapangan, kapal yang dilayani oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan ialah kapal asing dengan *trayek tramper* yang membawa muatan hewan hidup yaitu Sapi. Untuk mendapatkan peluang sebagai agen, perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara melakukan Cabang Belawan pemasaran jasa keagenan oleh bagian *marketing*. Selanjutnya *owners* atau *charter* menunjuk perusahaan sebagai *general agent* meminta dokumen sebagai berikut :

- a. *Letter of appointment* bersamaan dengan itu *owners/charter* mengirimkan *ship's particular*
- b. *Certificate of registry*
- c. *Document of compliance*
- d. *Ship's security office*
- e. *Last port of call*
- f. *International tonnage certificate*
- g. *International load line certificate*
- h. *Safety management certificate*
- i. *Crew list*
- j. *Cargo manifest* dan
- k. *Bill of lading*

Dokumen tersebut diperlukan sebagai persyaratan pengurusan kedatangan kapal di pelabuhan selanjutnya, PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan selaku agen mengurus PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing) pada Dirjen Perhubungan Laut Jakarta dengan melampirkan :

- a. Permohonan PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing)
- b. *Crew list*
- c. *Letter of appoipment*
- d. *Certificate of registry*

- e. *Ship security officier*
- f. *Document of compliance*

Setelah Dirjen Perhubungan Laut menerbitkan PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing) sesuai permohonan, maka PT. Bahari Eka Nusantara selaku agen meneruskan kepada instansi terkait sebagai berikut :

- a. Pada Kantor Otoritas Syahbandar Pelabuhan (KSOP)
- b. Yaitu PKKA (Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing).
- c. Pada Kantor PT. Pelindo 1 Belawan
- d. Yaitu submit PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal Dan Barang) secara online.
- e. Pada Kantor Imigrasi
- f. Yaitu surat PKK (Pemberitahuan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal).
- g. Pada kantor Bea Cukai
- h. Yaitu RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) dan *Inward manifest*.
- i. Pada Kantor Balai Besar Karantina Kesehatan
- j. Yaitu permohonan *Free Pratique*.
- k. Pada Kantor Karantina Hewan Tumbuhan
- l. Yaitu Pemeriksaan data fisik muatan sesuai dengan *manifest*.

Untuk kapal asing, RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) dilampirkan dengan surat permohonan *checking*, berita acara pemeriksaan surat pernyataan pemeriksaan lembaran data kapal dan *announcement*. Selanjutnya sebelum kapal sandar di dermaga petugas operasional pelayanan kapal harus mengecek dermaga setiap harinya dengan *line up* maupun dilapangan. Setelah dibuatnya Pemberitahuan Kunjungan Kapal (PKK) ke Pelindo, maka kode PKK diberikan kepada Perusahaan Bongkar Muat (PBM) agar mereka membuat RPKOP (Rencana Tambat Kapal *Operation Planning*) dan estimasi biaya guna melengkapi Prosedur pelayanan yang ditentukan oleh Pelindo, maka Perusahaan pelayaran / Cabang / Agen membuat PPKB secara *online* ke Pelindo, pengajuan PPKB ini setelah diketahui posisi penyandaran kapal dan kemudian PPKB tersebut di *approve*. Agen harus mempersiapkan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk memploting kapal nya. Dalam penelitian penulis, kapal yang diploting ialah kapal asing, setelah semua persyaratan tersebut dipenuhi maka sesuai izin dari syahbandar kapal dapat sandar di dermaga.

Setelah Kapal Tiba

Setelah kapal sandar / tambat di dermaga, maka kegiatan yang harus dilakukan selanjutnya adalah *checkhing* di atas kapal. *Checkhing* / pemeriksaan ini dilakukan oleh instansi terkait bersamaan dengan bagian *operasional* perusahaan pelayaran/ agen dimana bagian

operasional bertindak sebagai mediator guna kelancaran proses *checkhing*. Instansi yang terkait adalah petugas Karantina Kesehatan, Imigrasi, Bea Cukai, Dan selanjutnya Karantina Hewan.

Kemudian agen atau bagian operasional menghubungi petugas- petugas yang jaga pada instansi-instansi yang terkait seperti :

a. Menghubungi Petugas Balai Besar Karantina Kesehatan Medan

Dalam pemeriksaan kesehatan kapal oleh petugas Karantina, nahkoda kapal wajib menunjukkan SSCEC (***Ship Sanitation Control Exemption Certificate***) dan *Health Book* dokumen yang harus dibawa adalah *crewlist*, *last port of call*, *vactination list*, *medicine certificate*, *maritime drclaration* setelah pemeriksaan dilakukan dan kapal terbebas dari penyakit maka petugas karantina menyerahkan *free pratique certificate* kepada nahkoda sehingga orang yang berkepentingan boleh naik keatas kapal dan awak kapal juga diperbolehkan turun ke darat setelah petugas *checking* memberikan izin.

b. Menghubungi Petugas Imigrasi

Pada saat *checkhing* diatas kapal, petugas Imigrasi akan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen kapal seperti *crewlist* dan *passport* setiap *crew*. Setelah *passport clear*, dan di stempel masuk , maka *crew* boleh turun kedarat dengan syarat membawa *shore pass*. Apabila ada *crew* yang ingin *sign on* / *sign off* harus ada permohonan / pemberitahuan kepada Imigrasi.

c. Menghubungi Petugas Bea Cukai

Dalam *checking* diatas kapal, petugas Bea Cukai harus sesuai dengan RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) dan lampiran yang telah disampaikan agen sebelumnya seperti *Crewlist*, *Voyage Memo*, *Cargo Manifest*, *Through Cargo Manifest*, *Stowage Plan*, dan *Ship's Particular*. Hasil *checkhing* yang dilakukan oleh petugas Bea Cukai akan dilakukan pemeriksaan yang ditanda tangani oleh nahkoda kapal. Lalu pemeriksaan ini diserahkan kepada petugas dan arsip untuk agen, kemudian dibuatlah pemberitahuan umum (PU) kepada Bea Cukai.

d. Menghubungi Petugas Karantina Hewan

Pada saat melakukan *cheeking* diatas kapal , petugas meriksa kelengkapan dokumen seperti: Sertifikat kesehatan hewan dari negara asal, *manifes*, *ship sanitation certificate*, Surat izin pemasukan atau pengeluaran hewan. Maka boleh melakukan bongkar setelah memenuhi syarat.

Setelah kapal selesai *cheeking*, Menginput barang khusus di sistem Inaportnet dilakukan untuk memastikan bahwa barang yang masuk atau keluar pelabuhan (baik impor, ekspor, maupun domestik) tercatat dengan benar dan memenuhi peraturan yang berlaku,

termasuk untuk barang khusus seperti hewan, tumbuhan, bahan berbahaya, atau barang karantina lainnya.

Langkah-langkah menginput barang khusus di sistem Inaportnet dimulai dengan login ke sistem menggunakan akun yang terdaftar, baik sebagai agen pelayaran PPJK atau pemilik barang. Setelah itu, pilih jenis permohonan yang sesuai, seperti permohonan kedatangan kapal (PKK), permohonan bongkar/muat barang, atau permohonan barang khusus jika tersedia sebagai opsi terpisah. Selanjutnya, input data barang dengan mengisi informasi rinci mengenai nama barang, jenis barang yang harus ditandai sebagai "Barang Khusus", HS Code (Kode Harmonized System), jumlah/volume, satuan, dan keterangan tambahan seperti barang karantina, hewan, bahan makanan, dan lainnya. Setelah data barang terinput, unggah dokumen pendukung yang biasanya meliputi surat permohonan keagenan bongkar sapi (barang khusus), surat perusahaan bongkar muat (PBM), dan cargo manifest. Setelah semua data dan dokumen lengkap, kirim permohonan dan tunggu persetujuan. Sistem Inaportnet kemudian akan meneruskan data ke instansi terkait, seperti karantina, bea cukai, KSOP, dan lainnya, untuk diverifikasi. Pantau status permohonan di dashboard, yang dapat menunjukkan status disetujui, ditolak, atau perlu perbaikan. Agen menyampaikan kepada nahkoda bahwa kapal sudah bisa mulai melakukan kegiatan bongkar / muat, dan *NOR (Notice Of Readiness)* diambil dari nahkoda dengan tanda tangan untuk diserahkan kepada *owners*.

Selanjutnya agen akan mengambil sertifikat – sertifikat kapal guna dilakukannya pemeriksaan Kesyahbandaran dalam kegiatan *Memorandum In/Out* pada *system online* dimana *memorandum* adalah sebagai syarat untuk penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

Beberapa sertifikat yang terkait dengan pengurusan kapal antara lain adalah Surat Ukur, Surat Laut, Sertifikat Garis Muat (*Load Line*), Sertifikat Keselamatan (*Safe Manning*), Sertifikat Keselamatan Konstruksi, Sertifikat Perlengkapan, Sertifikat Keselamatan Radio, *Safety Management Certificate* (SMC), Sertifikat Klas Lambung, Sertifikat Klas Mesin, *Document of Compliance*, *International Oil Pollution Prevention* (IOPP), *International Air Pollution Prevention* (IAPP), *International Sewage Pollution Prevention* (ISPP), *Continuous Synopsis Record* (CSR), *International Ship Security Certificate* (ISSC), Sertifikat Klas Lambung, *Life Raft* Sertifikat, *Fire Extinguisher* Sertifikat, *Certificate of Insurance of Civil Liability for Oil Pollution Damage*, *Ship Health Book* Karantina, Surat Penunjukan Keagenan dari *Principal*, dan Surat Penunjukkan Keagenan Kapal Asing (PKKA) serta Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing.

Bersamaan dengan pengambilan sertifikat- sertifikat tersebut agen juga mengambil *last port clearance* dan selanjutnya mengisi data *arrival report* sesuai *arrival condition* yang diberikan nahkoda kapal.

Dalam pelayanan yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara, laporan penyandaran dikirim setelah *checkhing* di atas kapal selesai. Selama kapal berada di pelabuhan merupakan tanggung jawab agen.

Setelah Selesai Kegiatan Bongkar / Muat Pengurusan Keberangkatan

Dalam kegiatan sehari-hari di lapangan, pelayanan kapal keluar merupakan suatu kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran/cabang/agen dalam hal mendapatkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dari Kesyahbandaran.

Aktivitas pelayanan kapal keluar untuk bisa berlayar ke pelabuhan berikutnya/*next port* adalah :

a. Kantor Balai Besar Karantina Kesehatan Pelabuhan Medan

Agar kapal mendapatkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) dari kesyahbandar, terlebih dahulu kapal tersebut harus mempunyai *port healt clearance* dari Karantina Kesehatan, agent membawa surat pemberitahuan keberangkatan kapal dan *Registry* Karantina yang telah di tandatangani oleh petugas Karantina sebelum kapal tiba. Bersamaan dengan *port health clearance*.

b. Kantor Imigrasi

Agan akan mengambil *passport* semua *crew* dan membawanya ke kentor Imigrasi untuk di stempel keluar/ *chop out*, dan membawa *crewlist out* untuk *clearance* dari imigrasi. Masa waktu *clearance* adalah satu hari, apabila kapal belum berangkat maka akan dikenakan denda bila tanpa pemberitahuan.

c. Kantor Bea Cukai

Sebelum kapal berangkat harus dibuat *outward manifest* secara *online* melalui sistem Bea Cukai.

d. Kantor PT.Pelindo 1 Belawan

Sebelum kapal berangkat, diperlukan pemberitahuan dan permohonan pandu beserta tunda untuk membantu kapal keluar dari kawasan perairan pelabuhan. di pelabuhan belawan diwajibkan untuk kapal baik itu kapal masuk maupun keluar untuk menggunakan jasa pandu dan tunda dengan kapal tunda. Untuk mendapatkan pelayanan keberangkatan, petugas operasional atau agent membuat PPKB keberangkatan.

Instansi yang terkait Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi MV. Gloucester Express Pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan

Instansi Terkait Pengajuan Permohonan Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi Mv. Gloucester Express Pada Pt. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan

- a. Balai Besar Karantina Kesehatan Pelabuhan (BBKK) / *Health Quarantine* Medan

Salah satu instansi yang berpengaruh dalam pelayanan kedatangan kapal adalah Karantina Pelabuhan. Kesehatan Karantina pelabuhan merupakan pasukan garda terdepan dalam memeriksa kesehatan *crew* kapal pada saat kapal tiba / sandar di dermaga. Sebelum tibanya kapal keagenan, agen operasional menyiapkan surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal beserta lampiran pendukung lainnya agar petugas BBKK dapat mempersiapkan diri untuk pengecekan kesehatan ABK.
- b. Kantor Bea Cukai Belawan

Bea Cukai Belawan merupakan instansi yang berpengaruh dalam mendukung pelaksanaan pelayanan jasa keagenan untuk kedatangan kapal PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan sebelum sandar di dermaga, sebelum kapal keagenan tiba, agen operasional mempersiapkan surat rencana kedatangan sarana pengangkut (RKSP) dan izin masuk kapal di kawasan pabean belawan. Untuk mengajukan permohonan ini tidak perlu membutuhkan lampiran lain, hanya RKSP dan izin masuk kapal dikawasan Pabean.
- c. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) 1 Belawan

PT. Pelindo 1 Belawan adalah pihak yang menyediakan dermaga, terminal dan jasa Kepanduan (Pilot) bagi kapal Keagenan yang akan tiba/ sandar di pelabuhan Belawan. Sebelum kapal keagenan milik PT. Bahari Eka Nusantara tiba atau sandar, maka agen operasional wajib membuat Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) melalui *system website* Pelindo 1 Belawan dan permohonan untuk jasa kepanduan (*order pilot*) dan apabila agen sudah membuat permohonan PPKB melalui *system website* Pelindo I Belawan menyetujui dan mengeluarkan PPKB yang sudah di *approve* dan surat perintah dan bukti pemakaian pandu atau tunda.
- d. Kantor Imigrasi

Untuk kapal asing yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan wajib membuat Laporan Kedatangan Kapal (LKK) beserta lampiran pendukung lainnya ke pihak Imigrasi, agar Imigrasi mengetahui bahwa adanya kapal asing dan *crew* asing yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara masuk ke daerah Belawan.

e. Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Belawan 1 (KSOP)

Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan adalah instansi pemerintah yang sangat berpengaruh dalam mengeluarkan izin persetujuan olah gerak sandar kapal yang akan tiba atau sandar di pelabuhan belawan, baik kapal lokal maupun kapal asing. Sebelum keagenan PT. Bahari Eka Nusantara tiba atau sandar di pelabuhan maka agen operasional terlebih dahulu mempersiapkan LKK berserta lampiran lampiran pendukung lainnya untuk mendapat izin persetujuan olah gerak kapal sandar agar kapal dapat sandar di pelabuhan.

Pihak-Pihak Instansi Terkait Pengajuan Permohonan Pelayanan Keberangkatan Kapal (Port Clearance)

a. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) 1 Belawan

Untuk keberangkatan kapal (*Clearance Out*) yang diperlukan oleh agen dari PT. Pelindo 1 Belawan adalah PPKB dan surat perintah dan bukti pemakaian pandu dan tunda.

b. Kantor Balai Besar Kesehatan Pelabuhan (BBKKP) / *Health Quarantine*

Sebelum Keberangkatan Kapal, Buku Kesehatan Kapal (*Ships Health Book*) terlebih dahulu harus diisi oleh petugas KKP yang menyatakan bahwa kapal dan *crew* adalah sehat dan layak untuk berlayar ke pelabuhan selanjutnya.

c. Kantor Syahbandaran Otoritas Pelabuhan Belawan 1 (KSOP)

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar digunakan untuk sekali pelayaran saja dan permohonan dibuat 1 x 24 jam sebelum kapal berangkat. Permohonan untuk *Port Clearance*, Pemberitahuan Keberangkatan kapal, dan Persetujuan Olah Gerak Berlayar dimasukkan ke pelayanan Syahbandar pada saat jam kantor. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) 1 Belawan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi MV. Gloucester Express pada Perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan belum memenuhi standar kerja dan terdapat beberapa hambatan dan kendala yang masih sering terjadi seperti kurangnya kerja sama terhadap instansi dengan adanya *system online*. Agar Alur Pengurusan Keagenan Muatan Khusus Ternak Sapi MV. Gloucester Express pada Perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan memenuhi standar kerja yang baik, dibutuhkan kerja sama dan hubungan yang baik antara PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan dengan instansi-instansi lainnya serta meningkatkan kinerja petugas yang lebih efektif dan efisien dalam Alur Pengurusan Muatan Khusus Ternak Sapi MV. Gloucester Express Pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan.

DAFTAR REFERENSI

- Dea, S., Syarifur, R., Fahmi, R., & Fadiyah, H. S. (2024). Peranan teknologi dalam optimalisasi pengelolaan container yard (CY) pada PT. Masaji Kargosentra Tama Belawan. *Jurnal Transformasi Bisnis Digital*, 1(6), 01-12. <https://doi.org/10.61132/jutrabidi.v1i6.372>
- Ginting, D., Lilis, L., Sabila, F. H., Marwiyah, M., Rispianti, D., Sahid, M., ... & Handayani, I. (2025). Sosialisasi lingkungan bersih dari pencemaran sampah kapal dan sampah plastik di daerah Kecamatan Pantai Labu Pesisir Utara Kabupaten Deli Serdang. *CivicAction: Jurnal Pengabdian dan Inovasi Masyarakat*, 1(2), 58-63. <https://doi.org/10.59696/civicaction.v1i2.160>
- Husniyah, H., Syarifur, R., Dina, R., & Fadiyah, H. S. (2023). Mekanisme bill of lading pengapalan muatan curah cair kapal tanker oleh PT. Equinox Sentra Bahari Cabang Belawan. *Masip: Jurnal Manajemen Administrasi Bisnis dan Publik Terapan*, 1(3), 216-225. <https://doi.org/10.59061/masip.v1i3.841>
- Iqbal, A. P., Dina, R., & Fadiyah, H. S. (2024). Flow of container movement activities at the depot PT. Prima Indonesia Logistics. *Jurnal Riset dan Inovasi Manajemen*, 2(3), 225-232. <https://doi.org/10.59581/jrim-widyakarya.v2i3.4156>
- Kramadibroto, S. (2019). *Perencanaan pelabuhan*. Ganeca Exact.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 129, Tahun 2016, Bab I Pasal I Tentang Alur Pelayaran di Laut.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154, Tahun 2015, Bab I Pasal I Tentang Surat Persetujuan Kapal Masuk.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28, Tahun 2022, Bab I Pasal I Tentang Surat Persetujuan Berlayar.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59, Tahun 2021, Bab I Pasal I Tentang Usaha yang Bergerak dalam Bidang Bongkar Muat Barang dari Dermaga dan ke Kapal di Pelabuhan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65, Tahun 2019, Bab II Pasal 2 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal.
- Rapika, R., Sabila, F. H., & Siregar, N. S. (2025). Tantangan dan peluang dalam manajemen kru kapal di era digital pada PT. Equinox Sentra. <https://doi.org/10.54196/jami.v2i1.190>
- Royzaldi, R., Fadiyah, H. S., & Nurmaliana, S. S. (2024). Peranan freight forwarding dalam pengurusan dokumen ekspor pada PT. Samudera Lautan Luas Medan. *Jurnal Manajemen*, 1(4), 31-42. <https://doi.org/10.61132/jumaket.v1i4.387>
- Sabila, F. H., & Sinaga, R. (2023). Prosedur penyandaran kapal sandar tender oleh PT. Berlian Ocean Shipping Dumai di Dermaga Kawasan Industri Dumai. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 25(1), 39-45.
- Shelly, O. A., Dirhamsyah, Yuna, & Fadiyah, H. S. (2024). Procedure for issuing outward manifest and its obstacles in sea transportation at PT. Admiral Lines Belawan. *Globe*, 1(2), 1-6. <https://doi.org/10.61132/globe.v1i2.338>
- Sutria, Y., Sabila, F. H., & Sihombing, S. (2025). Prosedur penggunaan alat bongkar muat crane ditinjau dari PT. Pelindo (Persero) Regional 1 Sibolga. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(2), 861-866. <https://doi.org/10.54196/jme.v7i2.209>